



# BEINE gemacht

Die BMW F 800 GS bekommt ab Werk ein Sachs Federbein spendiert, das bei höheren Ansprüchen im Gelände und auf der Tour aber schnell an seine Grenzen gerät. Wir haben hier drei Alternativen von Öhlins, Tractive und Wilbers montiert und sind damit auf Asphalt und im Gelände unterwegs gewesen.





Fotos: Kohlmeier, Guldnering

**W**er die F 800 GS im Finalparcours der GS-Challenge einmal ein wenig genauer unter die Lupe genommen hatte, konnte feststellen, dass das Original-Federbein hier schon extrem an die Grenzen seiner Belastbarkeit gestoßen ist. Das Heck pumpete nach wenigen Runden bereits mächtig auf und ab – die Dämpfung war am Ende.

Was tun also, wenn die nach wie vor sehr erfolgreiche und gerade für das Modelljahr 2013 noch einmal modellgepflegte F 800 GS von BMW mal etwas härter rangehoben werden soll und/ oder eine längere Offroadreise mit hoher Beladung ansteht? Es gibt Alternativen auf dem Markt, die zwar nicht gerade günstig sind, aber den Vorteil haben, dass sie sich bereits im Vorfeld sehr individuell auf die Bedürfnisse des Fahrers abstimmen lassen.

Der Original-Dämpfer der GS stammt aus dem Hause Sachs und ist von der Bauart her eher simpel gestrickt: Er lässt sich in der Zugstufendämpfung mit vier Klicks den Anforderungen anpassen und hat für die Federvorspannung (10 mm Verstellbereich – 22 Umdrehungen) ein Drehknopf oberhalb montiert, der sich mit Hilfe eines Kunststoff-Adapters aber recht ma-

nierlich bedienen lässt. Auch das 2013er Modell wird den gleichen Dämpfertyp an Bord haben, es sei denn, der Kunde entscheidet sich für das jetzt optional erhältliche ESA, also einen elektronisch ver-



**1** Öhlins empfiehlt für die 800er GS den Gasdruck-Monorohr-Dämpfer, Typ BM 802, mit variabler Zugstufendämpfung und einem Drehknopf für die Federvorspannung. **2** Ein Spritzschutz hinten ist an der F quasi nicht vorhanden und insofern ist die Verstellung der Zugstufendämpfung nicht optimal gelöst. **3** Auf die Waage müssen sie alle – das Sachs-Original mit Stahlgehäuse wiegt mit Abstand am meisten.





**1** Wilbers-Dämpfer vom Typ 641 mit externer hydraulischer Federvorspannung und einer vergleichsweise kurzen, linear gewickelten Feder. **2** Der rote Knebel für die hydraulische Federvorspannung lässt sich sehr flexibel am Fahrzeug unterbringen und kann daher gut zugänglich montiert werden.

stellbaren Dämpfertyp. Dann kommt zwar auch ein Sachs-Dämpfer zum Einsatz, der aber etwas anders aufgebaut ist und sich in der Zugstufendämpfung nun dreifach vom Lenker aus justieren lässt. Der Kunde kann dann zwischen »Comfort«, »Normal« und »Sport« wählen, wobei der Einstellbereich laut BMW in etwa dem des Serien-Federbeins entsprechen soll.

Der Dämpfer selbst ist in einem geschlossenen Gehäuse untergebracht, wobei der obere Teil aus schwerem Stahl untrennbar mit dem Leichtmetall-Gehäuse des unteren Teils verbunden ist. Dieser Dämpfertyp lässt sich also nicht mehr öffnen – etwaige Reparaturen sind unmöglich. Das ist für einen Dämpfer, der im Austausch bei BMW stolze 718,15 Euro kostet, nun wahrlich kein Ruhmesblatt und der Großserienproduktion geschuldet. Mit 5,8 Kilo ist dieser Dämpfertyp zudem auch erstaunlich schwer.

Nicht nur bei einem Defekt ist daher dringend anzuraten, sich auf dem Zubehör-Markt umzuschauen, denn die hier vorgestellten Alternativen lassen sich durch die Bank wieder instand setzen und sind auch – je nach Bauart – nicht viel teurer als das Original. Alternativen sind inzwischen zahlreich vorhanden. Wir haben hier am Start den neuen Tractive-Dämpfer von Touratech in der High-End-Ausführung, den bewährten Öhlins-Dämpfer vom Typ S 46 und den Wilbers Dämpfer Typ 641.

Fangen wir mit den Öhlins-Komponenten an. Der hier gezeigte Dämpfer (Modell BM 802) weist wie gehabt eine vielfach variable Zugstufendämpfung (60 Klicks) auf und verfügt zudem über eine per Handrad einstellbare Federvorspannung (18 Umdrehungen = 10 mm Verstellbereich). Er bringt 4,2 Kilo auf die Waage, macht einen sehr hochwertig verarbeiteten Eindruck und passt auf Anhieb in den engen Tunnel, den die GS unterhalb der Sitzbank für das direkt angelenkte Federbein bereithält. Ab Werk gibt der Hersteller bereits 8 mm Federvorspannung und 18 Klicks offen in der Dämpferzugstufe vor. Derart vorbereitet sackt das Heck unter

Belastung nicht ganz so tief ein wie beim Original – die Geometrie wirkt ausgewogener.

Auf der Straße fährt sich der Dämpfer ganz weit nach vorn, da er sehr feinfühlig anspricht und vom Komfortanspruch dem Original am nächsten kommt. Wenn es flotter wird, hat der Öhlins aber gegenüber dem Sachs-Dämpfer klare Vorteile, weil die Dämpfung präziser arbeitet und sich auch exakter auf den Fahrer einstellen lässt.

Im Gelände muss aber auch der Öhlins in der hier präsentierten Bauform mit der etwas zu weichen Feder schnell passen. Er wird zu heiß, lässt also in der Dämpfung nach und tendiert bei härterer Belastung auch zu schnell dazu, auf Anschlag zu gehen. Außerdem ist der Drehknopf für die Verstellung der Federbasis zu tief im Fahrzeug platziert, so dass man schon einige Mühe hat, die Feder der Beladung anzupassen. Der Öhlins ist von daher eher was für den straßenorientierten GS-Fahrer, der ohne Komforteinbußen ein Plus an

Stabilität wünscht. Der »BM 802« ist für 865 Euro kein Schnäppchen. Alternativ kann man bei Öhlins mit dem »BM 043« noch einen Dämpfer ohne hydraulisch einstellbare Federvorspannung für schlappe 499 Euro ergattern! Unsere Empfehlung daher: »BM 043« kaufen, Feder komplett vorspannen und einbauen!

Beim Wilbers Typ 641 lässt sich die Federbasis einfach über ein separat montiertes Handrad verstellen. Wir haben ihn auf die schnelle am hinteren Ausleger der Fußraste befestigt – andere Optionen sind aber durchaus denkbar. Der Wilbers ist von Hause aus ein eher straff abgestimmter Dämpfertyp mit vornehm-

lichem Fokus auf die Straße. Und da macht er seine Sache auch erstaunlich gut, ohne dass der Fahrer gravierende Komforteinbußen zu spüren bekommt. Aber die Feder muss auch hier bereits im Solobetrieb fast maximal vorgespannt werden, um eine gute Balance zwischen Vorder- und Hinterradlast zu erhalten. Im Gegenzug darf die F 800 GS dann aber auch härter ran genommen werden und spurt stabiler durch das Kurvenlabyrinth der Eifel. Das Heck reagiert dabei gelassener auf Bodenunebenheiten und taucht auch am Kurvenausgang, wenn die GS ans Gas genommen wird, nicht so tief ab wie das Original. Für 699 Euro erhält der Wilbers daher eine MA-Empfehlung, auch deswegen, weil der 641 mit der separaten Hydraulikeinheit nur 3,9 Kilo auf die Waage bringt und insgesamt auch eine ordentliche Verarbeitungsqualität liefert. Für 449 Euro gibt es den Dämpfer auch als Typ 640 ohne Hydraulikeinheit.

Das Tractive-Federbein von Touratech richtet sich in erster Instanz an Enduro-Piloten und Traveller, die die GS über das normale Maß hinaus belasten. Zur Auswahl stehen hier grundsätzlich drei Dämpfertypen: Das »Level-1«-Federbein für 529 Euro ist quasi die Basis-Version mit variabler Zugstufendämpfung und theoretisch auch mechanisch einstellbarer Federbasis. Letzteres ist de facto aber nicht möglich, da der obere Teil des Dämpfers für die Federjustage gut versteckt im Innern der F praktisch nicht zugänglich ist.

Sinnvoller ist da sicherlich die nächste Ausbaustufe »Level-2« für 749 Euro, mit hydraulisch einstellbarer Federvorspannung. Wir haben es hier jedoch mit der »High-end«-Version für 1.044 Euro zu tun, die zusätzlich noch einen separaten Ausgleichsbehälter aufweist, der mit einer Druckstufendämpfungsverstellung im High- und Low-Speed Bereich aufwartet. Der Dämpfer aus Leichtmetall wiegt mit



**3** Exklusives, voll einstellbares Tractive-Federbein. Hier in der High-end-Ausführung mit variabler Federvorspannung sowie Zug- und Druckstufendämpfung. **4** Beim Einbau ist darauf zu achten, dass der Hydraulikschlauch nicht zu nahe an der Feder verlegt wird.

Ausgleichsbehälter nur 4,8 Kilo, hat mit 430 Millimetern exakt die gleiche Länge wie das Original und passt auf Anhieb in die F. Einzig beim Verlegen des Hydraulikschlauchs vom Ausgleichsbehälter sollte man achtsam vorgehen, denn der sollte auf keinen Fall zu nah an der Feder verlegt werden, um auszuschließen, dass er bei komplett eingefedertem Heck durchgetrennt wird. Der Behälter selbst kann entweder am hinteren Fußrastenausleger (nicht so schön) oder aber – falls vorhanden – am bereits montierten Kofferträgersystem (eleganter) platziert werden.

Als Grundeinstellung wählten wir bei mittlerer Vorspannung (30 von 62 Klicks) und mittlerer High- und Low-Speed-Druckstufendämpfung (12 von 24 Klicks) eine etwas höhere Zugstufendämpfung (9 von 18 Klicks offen). Damit ist die GS nicht mehr so hecklastig wie mit dem Original-Dämpfer und wirkt auch schon im Stand straffer insbesondere in der Druckstufe gedämpft. Auf der Straße sind der Komfort und das Ansprechverhalten mit dem des Originals durchaus vergleichbar, wobei man subjektiv hier schon leichte Vorteile beim Zubehör-Dämpfer in puncto Losbrechmoment ausmachen kann.

Das Tractive-Bauteil ist auf jeden Fall kein zu straff und zu sportlich ausgelegter Dämpfer, der nur etwas für Hard-Enduristen ist. Die Unterschiede zum Original steigen jedoch proportional mit der Belastung. Da wo im Gelände das Sachs-Federbein schon auf Anschlag geht, dämpft das Tractive-Bein souverän weiter und hält das Hinterrad am Boden. Dort wo eine hohe Urlaubsbeladung das Heck im Original schon mächtig in die Knie zwingt, bleibt

die Geometrie nahezu erhalten, auch weil die Vorspannung mit 15 Millimetern mehr Reserven erlaubt. Die höheren Dämpfungseigenschaften insbesondere in der Einfederbewegung (Druckstufe) sorgen außerdem dafür, dass die

Fnicht mehr so extrem an der Hinterhand abtaucht, was auch auf der Straße zu einem spürbaren Plus an

Stabilität und Lenkpräzision führt. Außerdem heizt sich das Bein bei Belastung bei weitem nicht so stark auf und bleibt in den Dämpfungseigenschaften nahezu konstant. Von daher ist das Tractive-Federbein in der High-End-Ausführung eine echte Empfehlung nicht nur für GS-Piloten, die es im Gelände mal

ein wenig härter angehen, sondern auch für Traveller, die mit voller Beladung die ein oder andere Schotterpiste in Angriff nehmen wollen.

Und – man kann es nicht oft genug wiederholen – die alternativen Dämpfer lassen sich jederzeit wieder für



kleines Geld reparieren bzw. neu abdichten und sind von daher auch eine Investition in die Zukunft.

In der nächsten Ausgabe von Motorrad ABENTEUER nehmen wir dann die entsprechenden Gabelfedern aus dem Zubehörmarkt für die BMW F 800 GS einmal etwas genauer unter die Lupe.

Till Kohlmeier

#### AUSFÜHRUNGEN UND PREISE

<b>Original Sachs-Dämpfer:</b> Ausführung mit hydraulisch einstellbarer Federvorspannung und variabler Zugstufendämpfung .....	718,15 Euro
<b>Öhlins S 46 Typ BM 802:</b> Ausführung mit hydraulisch einstellbarer Federvorspannung und variabler Zugstufendämpfung .....	865 Euro
<b>Öhlins S 46 Typ BM 043:</b> Ausführung mit mechanisch einstellbarer Federvorspannung und variabler Zugstufendämpfung .....	499 Euro
<b>Wilbers Typ 641:</b> Ausführung mit hydraulisch einstellbarer Federvorspannung und variabler Zugstufendämpfung .....	699 Euro
<b>Wilbers Typ 640:</b> Ausführung mit mechanisch einstellbarer Federvorspannung und variabler Zugstufendämpfung .....	499 Euro
<b>Touratech Tractive Level-1:</b> Ausführung mit mechanisch einstellbarer Federvorspannung und variabler Zugstufendämpfung .....	529 Euro
<b>Touratech Tractive Level-1 Low:</b> Ausführung mit mechanisch einstellbarer Federvorspannung und variabler Zugstufendämpfung (50 mm tiefer als Original, nur in Kombination mit entsprechender Gabelfeder einzusetzen) .....	529 Euro
<b>Touratech Tractive Level-2:</b> Ausführung mit hydraulisch einstellbarer Federvorspannung und variabler Zugstufendämpfung .....	749 Euro
<b>Touratech Tractive Level-2e:</b> Ausführung mit elektronisch einstellbarer Federvorspannung und variabler Zugstufendämpfung .....	1.228 Euro
<b>Touratech Tractive High-end:</b> Ausführung mit separatem Ausgleichsbehälter, hydraulisch einstellbarer Federvorspannung sowie variabler Zug- und Druckstufendämpfung .....	1.044 Euro